

Geschäftszeit

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abteilung Stadtplanung Innenstadt

Freiberger Straße 39
01067 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
15 gse 046

16. Juni 2015

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 672 Dresden-Friedrichstadt Stadtteilzentrum Friedrichstraße / Weißeritzstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Dresden e.V. möchte ich zum ausliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 672 Stellung nehmen. Aus stadt- und verkehrsplanerischer Perspektive ergeben sich für uns einige Konflikte und die Erfordernis einer Umplanung, insbesondere in Bezug auf das Parken.

Erfordernis des Baus, Folgen für den städtischen Verkehr und kleinteilige Strukturen

Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan vorgesehene Fläche ist im Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Dresden nur zu einem kleinen Teil (ca. ein Drittel) als „wohnnahes Zentrum“ vorgesehen. Dem überwiegenden Teil der Fläche, die in der vorliegenden Planung überbaut werden soll, ist laut Zentrenkonzept eine solche Nutzung nicht zugewiesen.

Im Gegensatz zur vorliegenden Planung soll auf der gesamten Länge der Weißeritzstraße zwischen Friedrichstraße und Schäferstraße – einschließlich der Markthalle, dem Bereich vor dem Bahnhof Mitte und der gesamten westlichen Straßenseite der Weißeritzstraße in diesem Abschnitt – eine wohnortnahe Zentrenfunktion etabliert werden.¹ Die im Zentrenkonzept an dieser Stelle deutlich werdende Idee der Förderung kleinteiliger, am unmittelbaren Umfeld orientierter Handelsstrukturen begrüßen wir, da sie, konsequent umgesetzt, der Idee einer „Stadt der kurzen Wege“ nahekommt.

Der vorliegende Bebauungsplan widerspricht der Konzeption des Zentrenkonzepts für die Weißeritzstraße, kleinteilige Strukturen zu fördern. Vielmehr werden im vorliegenden Planentwurf an der Ecke Friedrichstraße großflächige Handelsstrukturen in einer autofreundlichen Form geradezu unterstützt. Die geplante Ansiedlung des „Vollsortimenters“ mit über 1500m² Grundfläche ist dazu angetan, Kundschaft auch von außerhalb der Friedrichstadt anzuziehen und sorgt dadurch für größere Wegelängen. Dies wiederum verstärkt die Nutzung des Pkw im innerstädtischen Bereich, was den Zielstellungen der Landeshauptstadt im Verkehrsbereich, sowie der Luftreinhaltung zuwider läuft und die bestehenden innerstädtischen Verkehrsprobleme verschärft, statt sie durch die Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu lindern.

Aus Sicht einer integrierten und auf kurze Strecken orientierten Verkehrsplanung ergibt sich für uns die logische Schlussfolgerung, das Vorhaben auf den Bereich des Zentrenkonzepts, also die Flurstücke 194/1, 195/2, 196/b, 196/4, 196/6 und 196/8 zu beschränken. Dies bitten wir bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Bankverbindung

LKG Sachsen ZN KD Bank
BIC GENODED1DKD
IBAN DE68 3506 0190 1624 7800 15

Steuernummer

202/140/17726

1 Siehe www.stadtplan.dresden.de – Stadtentwicklung – Planen und Bauen – Zentren.

Vorgesehene Parkmöglichkeiten für Kfz

Ebenso sind die geplanten Parkmöglichkeiten nicht an den Bedürfnissen des Stadtteils orientiert, sondern auf ein von außerhalb der Friedrichstadt mit dem eigenen Auto anreisenden Publikum. Derzeit sind im Bauvorhaben 113 Stellplätze für Kfz vorgesehen. Die VwV zur Sächsischen Bauordnung lässt hier durchaus einen größeren Spielraum nach unten zu, indem die Mindestanzahl von Pkw-Stellplätzen bei lediglich 2 pro Ladeneinheit liegt. Bei sieben geplanten Gewerbeeinheiten ergibt sich die Anzahl von 14 Stellplätzen für Kfz. Weitere 41 Stellplätze sind nach VwV zum Nachweis für die Wohnungen erforderlich und fünf Stellplätze zum Nachweis für die geplanten Büroflächen.

Die Planung einer höheren Stellplatzanzahl ist für die Dresdner Friedrichstadt als einem Stadtteil mit einer sehr geringen Motorisierung unangemessen. Wir fordern deshalb, bei der Planung die Anzahl der Autostellplätze auf die sich daraus ergebende Summe von 60 zu reduzieren. Zahlreiche zusätzliche Stellplätze für Pkw befinden sich unmittelbar auf der gegenüberliegenden Seite der Weißeritzstraße auf dem Parkplatz vor dem Bf. Mitte. Die Auslastung des Parkplatzes ist mäßig, freie Parkplätze stets verfügbar. Weitere Parkmöglichkeiten für Kfz befinden sich darüber hinaus im nahen Parkhaus Weißeritzstraße / Magdeburger Straße, welches ebenfalls zu keinem Zeitpunkt annähernd ausgelastet wird.

Eine künstliche Erhöhung des innerstädtischen Angebots an Pkw-Stellplätzen wie in der vorliegenden Planung lehnen wir ab, da sie bekanntermaßen mittelfristig zu einer verstärkten Nutzung von Pkw führt. Dies kann weder im Interesse der Stadtplanung und angesichts der zunehmenden Verdichtung im Innenstadtbereich auch nicht im Sinne einer gedeihlichen Verkehrsentwicklung der Stadt Dresden sein. Darüber hinaus läuft die damit verbundene Förderung innerstädtischen Autoverkehrs auch den Zielen von Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit und der Eindämmung des Flächenverbrauchs durch Kfz zuwider.

Parkmöglichkeiten für Fahrräder

Sowohl quantitativ als auch qualitativ ergeben sich aus unserer Sicht ein Bedarf zur Umplanung hinsichtlich der Parkmöglichkeiten für Fahrräder. Die bisherige Planung ist für ein innerstädtisches Einkaufszentrum in einem autoarmem Stadtteil nicht ausreichend. Mit eingeplanten Parkmöglichkeiten für 82 Fahrräder wird die untere Grenze des in der VwV SächsBO möglichen in der Planung erreicht.

In der Friedrichstadt besitzen von 1000 Einwohnern lediglich 226 einen Pkw.² Dieser Wert ist auch im innerstädtischen Vergleich in Dresden außerordentlich niedrig, der sächsische Durchschnitt, für den die VwV-SächsBO konzipiert ist, beträgt 516 Kfz pro 1000 Einwohner. Das zum städtischen und erst recht zum sächsischen Durchschnitt deutlich abweichende Verkehrsverhalten wird in der Planung der Parkmöglichkeiten für Fahrräder nicht berücksichtigt.

Wir fordern deshalb, die Zahl der Fahrradabstellmöglichkeiten über die nach VwV vorgegebene Mindestmaß von 82 deutlich zu erhöhen und sich am oberen Ende der in der VwV vorgegebenen Werte zu orientieren.

Für Einzelhandelsflächen sieht die VwV hier einen Wert von einem Fahrrad auf 60m² vor, bei einer Einzelhandelsfläche von ca. 3000m² ergeben sich daraus Stellplätze für 50 Fahrräder. Für Wohnungen sieht die VwV einen Wert von 2 je Wohnung vor, also 82 Stück und für Büroflächen eins je 40m², also fünf für das gesamte Bauvorhaben.

Die 82 Fahrradabstellplätze für die Wohnbereiche können sicher im Kellerbereich oder im Bereich des Parkdecks angeordnet werden. Für die 50 Fahrradstellplätze, die der Einzelhandelsfläche zugeordnet sind, ist allerdings eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten, da die Besucher des Supermarkts und der weiteren Geschäfte sie einfach erreichen müssen. In den vorliegenden Planungsunterlagen sind für das Fahrradparken zu wenige Flächen

2 Siehe www.dresden.de/media/pdf/statistik/Statistik_3304_kfz_Stadtteile.pdf.

vorgesehen. Bisher sind lediglich Fahrradabstellmöglichkeiten für 15 Fahrräder an der Straßenecke Friedrichstraße / Weißeritzstraße und für acht in etwa in der Höhe der Hst. Friedrichstraße eingeplant und damit weniger als die Hälfte der nach VwV als Mindestanzahl vorgesehenen Abstellmöglichkeiten für das gesamte Bauvorhaben.

Wir fordern, an dieser Stelle die Planung entsprechend zu korrigieren und bei der Planung auf den hohen Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten in der Friedrichstadt einzugehen. Mindestens 50 der aus unserer Sicht nötigen 137 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind im Bereich der Friedrich- oder Weißeritzstraße anzuordnen, dafür sind entsprechende Umplanungen erforderlich.

Qualität der Fahrradabstellanlagen

Neben der nicht geklärten Zugänglichkeit und Platzierung eines Großteils der erforderlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ist auch die Qualität der verwendeten Anlagen nicht geklärt. Fahrradabstellanlagen müssen die Möglichkeit bieten, Rahmen und Räder verschiedener Fahrradtypen (Herrenräder, Damenräder, Kinderräder, Liegeräder, Laufräder, Transportfahrräder, Pedelecs etc.) anschließen zu können sowie vor dem Umkippen auch im beladenen Zustand zu sichern.

Wir empfehlen deshalb die Verwendung von Anlehnbügel mit einem Querholm (so genannte Kreuzberger Bügel) aus Rundrohr. Die bei zahlreichen Bauvorhaben auch aus neuerer Zeit verwendeten Vorderradhalter (bspw. Löbtau Passage, zahlreiche Supermärkte, Kaufland Naußlitz etc.) sind zum Abstellen von Fahrrädern nicht geeignet. Sie bieten keinen ausreichenden Schutz gegen Diebstahl und halten ein Fahrrad nicht, wenn es nach dem Einkauf mit vollen Fahrradtaschen beladen wird.

Ebenso untauglich sind die vom Stadtplanungsamt und einigen Architekten präferierten Fahrradbügel aus Flachstahl, da sie nur eine sehr geringe Fläche zum Halten des Fahrrads bieten und darüber hinaus von vielen Radfahrern gemieden werden, da sie den Rahmen zerkratzen. Außerdem sind ausreichende Abstände zwischen den Fahrradbügel erforderlich. Der Abstand zwischen den Bügel muss so dimensioniert sein, dass die Bügel mit bepackten Fahrrädern beidseitig genutzt werden können. Ein Abstand von ca. 1,20m zwischen 2 Fahrradbügel ermöglicht eine sinnvolle Nutzung.

Verkehrssicherheit

Die geplante Stelle der Aus- und Einfahrten für den Pkw- und Lieferverkehr zur Weißeritzstraße ist ungeeignet. Sie birgt hohe Unfallrisiken für Radfahrer, da einbiegende Pkw durch den Druck des nachfolgenden Verkehrs mit einem relativ hohen Geschwindigkeitsniveau an die Einfahrt heranfahren und davon auszugehen ist, dass nur mit einem flüchtigen Blick in die Einfahrt hineingefahren wird. In ähnlicher Weise ist zu befürchten, dass ausfahrende Autofahrer nur unzureichend auf Fußgänger und den Radverkehr (der auf dieser Seite der Weißeritzstraße faktisch einem Zweirichtungsverkehr entspricht) achten.

Deshalb fordern wir ausreichende vergleichende Untersuchungen, die eine objektive Beurteilung der Verkehrssicherheit an der Aus- und Einfahrt zur Weißeritzstraße sicherstellen. Unser Vorschlag wäre, die Erschließung des motorisierten Verkehrs (Anlieferung und Pkw-Stellplätze) an die westliche Seite zu verlegen, um den erwartbaren Konflikten auf der Weißeritzstraße zuvorzukommen. Womöglich könnte mit einer ampelgesteuerten Ein- und Ausfahrt die Situation entschärft werden.

Die Größe des geplanten Vorhabens führen zu einem deutlichen Anstieg des Fußverkehrs, gerade zwischen dem Bahnhof Mitte und der Ecke Friedrichstraße / Weißeritzstraße auf dem Gehweg der Weißeritzstraße. Deshalb halten wir zur sicheren Trennung von Rad- und Fußverkehr und der Vermeidung entsprechender Konflikte die Anlage eines Radfahrstreifens als Teil der Planung für dringend erforderlich.

Auf dem für Radfahrer freigegebene Gehweg an der Südseite der Friedrichstraße wird es im Bereich der Haltestelle schon heute gelegentlich eng. Auch in diesem Bereich ist nach dem Bau des Einkaufszentrums eine erhebliche Zunahme der Fußgängerzahlen zu erwarten. Um hier ständig Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden, aber auch Unfällen vorzubeugen, die dadurch entstehen, dass Fußgänger oder Radfahrer unabsichtlich auf die Fahrbahn gelangen, halten wir eine Verbreiterung des Gehwegs (beispielsweise durch Zurücksetzen der geplanten Häuserkante) für den einzigen Weg, im Zusammenhang mit dem geplanten Einkaufszentrum zu einer sicheren Verkehrslösung zu gelangen.

Mit freundlichen Grüßen

Nicole Matthies

Für den Vorstand des ADFC Dresden e. V.